Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2025/1144

4.6.2025

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2025/1144 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 3ης Ιουνίου 2025

σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 όσον αφορά τον κατάλογο αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας ή σε περιορισμούς λειτουργίας εντός της Ένωσης

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2005, για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα, καθώς και για την κατάργηση του άρθρου 9 της οδηγίας 2004/36/ΕΚ ([1]), και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής ([2]) καταρτίζεται κατάλογος αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης.

(2) Ορισμένα κράτη μέλη και ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (στο εξής: Οργανισμός) διαβίβασαν στην Επιτροπή, δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, πληροφορίες σημαντικές για την επικαιροποίηση του εν λόγω καταλόγου. Σημαντικές πληροφορίες παρασχέθηκαν επίσης από τρίτες χώρες και διεθνείς οργανισμούς. Με βάση τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν, ο κατάλογος θα πρέπει να επικαιροποιηθεί.

(3) Η Επιτροπή ενημέρωσε όλους τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς, είτε απευθείας είτε μέσω των αρχών που είναι αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία τους, σχετικά με τα ουσιώδη περιστατικά και τους προβληματισμούς που θα μπορούσαν να αποτελέσουν τη βάση για τη λήψη απόφασης να τους επιβληθεί απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης ή για την τροποποίηση των όρων επιβολής απαγόρευσης λειτουργίας σε αερομεταφορέα που περιλαμβάνεται στον κατάλογο του παραρτήματος Α ή Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

(4) Η Επιτροπή έδωσε στους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς τη δυνατότητα να συμβουλευτούν όλα τα σχετικά έγγραφα, να υποβάλουν γραπτές παρατηρήσεις και να εκθέσουν προφορικά τις θέσεις τους στην Επιτροπή και στην Επιτροπή Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ.

(5) Στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 και του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2023/660 της Επιτροπής ([3]), η Επιτροπή ενημέρωσε την Επιτροπή Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ σχετικά με τις εν εξελίξει διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές και τους αερομεταφορείς της Αρμενίας, του Ιράκ, της Κιργιζίας, της Λιβύης, του Σουρινάμ και της Τανζανίας. Η Επιτροπή ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ σχετικά με την κατάσταση ασφάλειας της αεροπορίας στην Αγκόλα, στην Αίγυπτο, στο Καζακστάν, στην Κένυα, στο Νεπάλ και στη Σιέρρα Λεόνε.

([1]) ΕΕ L 344 της 27.12.2005, σ. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj.

([2]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής, της 22ας Μαρτίου 2006, για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο ΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 84 της 23.3.2006, σ. 14, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/474/oj).

([3]) Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2023/660 της Επιτροπής, της 2ας Δεκεμβρίου 2022, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων όσον αφορά τον κατάλογο αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας ή περιορισμούς της λειτουργίας εντός της Ένωσης, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο ΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 473/2006 για θέσπιση των εκτελεστικών κανόνων όσον αφορά τον κοινοτικό κατάλογο των αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο ΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 83 της 22.3.2023, σ. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/660/oj).

(6) Ο Οργανισμός ενημέρωσε την Επιτροπή και την Επιτροπή Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ σχετικά με τις τεχνικές αξιολογήσεις που διενεργήθηκαν για την αρχική αξιολόγηση και τη συνεχή παρακολούθηση των αδειών αερομεταφορέων τρίτων χωρών (στο εξής: TCO) που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής ([4]).

(7) Ο Οργανισμός ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή και την Επιτροπή Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ για τα αποτελέσματα της ανάλυσης των επιθεωρήσεων διαδρόμου που διενεργήθηκαν βάσει του προγράμματος «Εκτίμηση της Ασφάλειας Ξένων Αεροσκαφών» (Safety Assessment of Foreign Aircraft, στο εξής: SAFA) σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής ([5]).

(8) Επιπλέον, ο Οργανισμός ενημέρωσε την Επιτροπή και την Επιτροπή Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ για τα έργα παροχής τεχνικής βοήθειας που υλοποιήθηκαν σε τρίτες χώρες τις οποίες αφορούσε απαγόρευση λειτουργίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006. Συν τοις άλλοις, ο Οργανισμός παρείχε πληροφορίες για τα σχέδια και τα αιτήματα παροχής περαιτέρω τεχνικής βοήθειας και συνεργασίας με σκοπό τη βελτίωση της διοικητικής και της τεχνικής ικανότητας των αρχών πολιτικής αεροπορίας τρίτων χωρών, προκειμένου να τις διευκολύνει να εξασφαλίσουν τη συμμόρφωση με τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. Τα κράτη μέλη κλήθηκαν να ανταποκριθούν στα εν λόγω αιτήματα σε διμερή βάση, σε συντονισμό με την Επιτροπή και τον Οργανισμό. Εν προκειμένω, η Επιτροπή επανέλαβε τη χρησιμότητα παροχής πληροφοριών στη διεθνή κοινότητα αερομεταφορών, ιδίως μέσω της εταιρικής σχέσης συνδρομής κατά την εφαρμογή της ασφάλειας της αεροπορίας του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής: ΔΟΠΑ), όσον αφορά την τεχνική βοήθεια που παρέχεται από την Ένωση και τα κράτη μέλη σε τρίτες χώρες για τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας σε όλον τον κόσμο.

(9) Ο Eurocontrol διαβίβασε στην Επιτροπή και στην Επιτροπή Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ την επικαιροποιημένη κατάσταση της λειτουργίας συνέγερσης SAFA και TCO, καθώς και στατιστικά στοιχεία για τα μηνύματα συνέγερσης για απαγορευμένους αερομεταφορείς.

Αερομεταφορείς της Ένωσης

(10) Αφού ο Οργανισμός ανέλυσε τις πληροφορίες που προέκυψαν από επιθεωρήσεις διαδρόμου που διενεργήθηκαν σε αεροσκάφη αερομεταφορέων της Ένωσης και από επιθεωρήσεις τυποποίησης που διενήργησε ο Οργανισμός, οι οποίες συμπληρώθηκαν από πληροφορίες που προέκυψαν από ειδικές επιθεωρήσεις και ελέγχους που διενεργήθηκαν από εθνικές αεροπορικές αρχές, τα κράτη μέλη και ο Οργανισμός, ενεργώντας ως αρμόδιες αρχές, έλαβαν ορισμένα διορθωτικά μέτρα και μέτρα επιβολής της νομοθεσίας και ενημέρωσαν σχετικά την Επιτροπή και την Επιτροπή Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ.

(11) Τα κράτη μέλη και ο Οργανισμός, ενεργώντας ως αρμόδιες αρχές, βεβαίωσαν εκ νέου την ετοιμότητά τους να προβούν στις αναγκαίες ενέργειες, σε περίπτωση που σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες υποδεικνύουν επικείμενους κίνδυνους για την ασφάλεια λόγω της μη συμμόρφωσης αερομεταφορέων της Ένωσης με σχετικά πρότυπα ασφάλειας.

Αερομεταφορείς της Αρμενίας

(12) Τον Ιούνιο του 2020, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2020/736 της Επιτροπής ([6]), όλοι οι αερομεταφορείς που είχαν πιστοποιηθεί στην Αρμενία συμπεριλήφθηκαν στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

([4]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής, της 29ης Απριλίου 2014, για τον καθορισμό των τεχνικών απαιτήσεων και των διοικητικών διαδικασιών που αφορούν τις πτητικές λειτουργίες αερομεταφορέων τρίτων χωρών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 133 της 6.5.2014, σ. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj).

([5]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([6]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/736 της Επιτροπής, της 2ας Ιουνίου 2020, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 όσον αφορά τον κατάλογο αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας ή σε περιορισμούς λειτουργίας εντός της Ένωσης (ΕΕ L 172 της 3.6.2020, σ. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/736/oj).

(13) Στις 9 Απριλίου 2025, στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων συνεχούς παρακολούθησης της Επιτροπής όσον αφορά τη συνολική κατάσταση της ασφάλειας στην Αρμενία, συμπεριλαμβανομένων των ικανοτήτων και της δυναμικότητας εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων της Επιτροπής Πολιτικής Αεροπορίας της Αρμενίας (στο εξής: CAC), πραγματοποιήθηκε τεχνική συνεδρίαση στην οποία συμμετείχαν η Επιτροπή, ο Οργανισμός, τα κράτη μέλη και η CAC. Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης, η Επιτροπή ενημέρωσε την CAC σχετικά με τα αποτελέσματα της εκ μέρους της αξιολόγησης του σχεδίου διορθωτικής δράσης που υποβλήθηκε τον Δεκέμβριο του 2024. Το εν λόγω σχέδιο είχε καταρτιστεί από την CAC ως απάντηση στις παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν από την Ένωση μετά την επιτόπια επίσκεψη αξιολόγησης στην Αρμενία το 2020.

(14) Το σχέδιο διορθωτικής δράσης που υπέβαλε η CAC είναι ολοκληρωμένο και λεπτομερές και καταδεικνύει σαφή προσπάθεια ευθυγράμμισης της εθνικής εποπτείας των αερομεταφορών με τις ρυθμιστικές προσδοκίες της ΕΕ σε απάντηση στις παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν κατά την επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης του 2020. Η επίσημη έγκριση διαφόρων εθνικών κανονισμών σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ΕΕ, η πρόοδος προς την εφαρμογή των αρχών εποπτείας βάσει κινδύνου και η βελτίωση των εγγράφων και των αρχείων εκπαίδευσης για τους επιθεωρητές συγκαταλέγονται στις θετικές εξελίξεις.

(15) Ενώ το σχέδιο διορθωτικής δράσης παρουσιάζει μια ολοκληρωμένη προσέγγιση ανταποκρινόμενο στις παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν, ορισμένα ζητήματα φαίνεται να παραμένουν ανεπίλυτα ή να μην υποστηρίζονται επαρκώς από αποδεικτικά στοιχεία, όπως η απουσία ταξινόμησης των πορισμάτων, η ανεπάρκεια στοιχείων που αποδεικνύουν την εφαρμογή των σχεδίων εποπτείας και ελλείψεις στον έλεγχο και στη μετάφραση των εγγράφων. Επιπλέον, εξακολουθούν να υπάρχουν ασυνέπειες ως προς την ποιότητα και την πληρότητα των εγγράφων εκπαίδευσης, των διαδικασιών αδειοδότησης και των μηχανισμών εποπτείας, οι οποίες πρέπει να εκτιμηθούν μέσω πρόσθετων επιτόπιων αξιολογήσεων πριν από τη λήψη τελικής απόφασης σχετικά με την επάρκεια του σχεδίου διορθωτικής δράσης.

(16) Λαμβανομένων υπόψη των εναπομενουσών ελλείψεων και της ανάγκης για διεξοδικότερη αξιολόγηση της εφαρμογής επί του πεδίου, η Επιτροπή θεωρεί ότι μια νέα εξ αποστάσεως αξιολόγηση της κατάστασης της ασφάλειας στην Αρμενία δεν θα παρείχε επαρκή πρόσθετη σαφήνεια. Ως εκ τούτου, προβλέπεται επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης το τρίτο τρίμηνο του 2025. Η επίσκεψη αυτή θα έχει ως στόχο να επαληθεύσει την αποτελεσματική εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων που υπέβαλε η CAC, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που συζητήθηκαν κατά τις ανταλλαγές απόψεων το 2024 και το 2025.

(17) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης όσον αφορά τους αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στην Αρμενία.

(18) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Αρμενία με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου αυτών των αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Αερομεταφορείς του Ιράκ

(19) Τον Δεκέμβριο του 2015 και τον Νοέμβριο του 2023 οι αερομεταφορείς Iraqi Airways και Fly Baghdad συμπεριλήφθηκαν στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 με τους εκτελεστικούς κανονισμούς (ΕΕ) 2015/2322 ([7]) και (ΕΕ) 2023/2691 της Επιτροπής ([8]), αντίστοιχα.

(20) Στις 23 Απριλίου 2025, στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων συνεχούς παρακολούθησης της Επιτροπής όσον αφορά τη συνολική κατάσταση της ασφάλειας στο Ιράκ, συμπεριλαμβανομένων των ικανοτήτων και της δυναμικότητας εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας του Ιράκ (στο εξής: ICAA), πραγματοποιήθηκε τεχνική συνεδρίαση στην οποία συμμετείχαν η Επιτροπή, ο Οργανισμός, τα κράτη μέλη και η ICAA. Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης, η ICAA παρουσίασε ενημερώσεις σχετικά με τις προσπάθειές της να ενισχύσει το νομοθετικό και κανονιστικό της πλαίσιο, καθώς και σχετικά με τις εποπτικές επιδόσεις της.

(21) Η ICAA προέβη σε λεπτομερή παρουσίαση των συνεχιζόμενων προσπαθειών της για την ενίσχυση της εποπτείας της ασφάλειας της αεροπορίας μέσω νομοθετικών τροποποιήσεων, της ανάπτυξης κανονιστικών ρυθμίσεων, πρωτοβουλιών ανάπτυξης ικανοτήτων και θεσμικών μεταρρυθμίσεων. Μολονότι οι προσπάθειες αυτές αναγνωρίζονται ως σημαντικά βήματα, εξακολουθούν να βρίσκονται σε πρώιμο στάδιο εφαρμογής. Σημαντικές ανησυχίες υφίστανται όσον αφορά την έγκαιρη λήψη των μέτρων αυτών, τη συνέπεια και την ποιότητα των κανονιστικών αποτελεσμάτων, καθώς και την ευθυγράμμισή τους με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

([7]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/2322 της Επιτροπής, της 10ης Δεκεμβρίου 2015, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας (ΕΕ L 328 της 12.12.2015, σ. 67, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2322/oj).

([8]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2023/2691 της Επιτροπής, της 29ης Νοεμβρίου 2023, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 όσον αφορά τον κατάλογο αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας ή σε περιορισμούς λειτουργίας εντός της Ένωσης (ΕΕ L, 2023/2691, 30.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2691/oj).

(22) Έχει σημειωθεί κάποια πρόοδος, ιδίως σε τομείς όπως η πρόσληψη προσωπικού, οι πρωτοβουλίες εκπαίδευσης και η κατάρτιση επικαιροποιημένων εθνικών κανονισμών αεροπορίας. Οι κρίσιμες μεταρρυθμίσεις, όπως η θέσπιση αναθεωρημένης πρωτογενούς νομοθεσίας για την αεροπορία και η ενίσχυση του συστήματος εποπτείας της ασφάλειας, παραμένουν ελλιπείς ή δεν έχουν επαληθεύσιμα αποτελέσματα.

(23) Ως εκ τούτου, αναγνωρίστηκε από κοινού ότι η διεξαγωγή επιτόπιας ενωσιακής επίσκεψης αξιολόγησης τον Σεπτέμβριο του 2025, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, θα ήταν πρόωρη και δυνητικά αντιπαραγωγική, δεδομένου ότι σε βασικούς τομείς του συστήματος εποπτείας της ασφάλειας της αεροπορίας του Ιράκ θα πρέπει να σημειωθεί περαιτέρω απτή και αποδείξιμη πρόοδος.

(24) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης όσον αφορά τους αερομεταφορείς του Ιράκ.

(25) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Ιράκ με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου όλων αυτών των αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

(26) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή θα πρέπει να λαμβάνει περαιτέρω μέτρα, ανάλογα με τις ανάγκες, εάν σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες υποδεικνύουν επικείμενους κινδύνους για την ασφάλεια, λόγω μη συμμόρφωσης με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

Αερομεταφορείς της Κιργιζίας

(27) Τον Οκτώβριο του 2006 οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στην Κιργιζία συμπεριλήφθηκαν στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1543/2006 της Επιτροπής ([9]).

(28) Στο πλαίσιο των εν εξελίξει ανταλλαγών απόψεων, που απορρέουν από ανανεωμένες επαφές μεταξύ της Επιτροπής και του Κρατικού Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, ο οποίος τελεί υπό την αρμοδιότητα του υπουργικού συμβουλίου της Δημοκρατίας της Κιργιζίας (στο εξής: SCAA) από το 2023, η Επιτροπή δρομολόγησε πρωτοβουλία τεχνικής βοήθειας, που εφαρμόζεται από τον Οργανισμό, στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005. Η πρωτοβουλία αυτή αποσκοπεί στη στήριξη των προσπαθειών του SCAA για την ενίσχυση της εποπτικής του ικανότητας.

(29) Στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας αυτής, έχουν ήδη πραγματοποιηθεί μία εξ αποστάσεως δραστηριότητα και μία επιτόπια αποστολή. Η επιτόπια αποστολή έδωσε την ευκαιρία να συγκεντρωθούν πληροφορίες από πρώτο χέρι σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο ο SCAA εφαρμόζει τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Δόθηκε επίσης η δυνατότητα να πραγματοποιηθεί προσομοίωση επιτόπιας ενωσιακής επίσκεψης αξιολόγησης. Η προσομοίωση παρείχε πολύτιμες πληροφορίες σχετικά με το οργανωτικό και κανονιστικό πλαίσιο του SCAA, και διαπιστώθηκε ότι η συνολική δομή του SCAA φαίνεται επαρκής για το μέγεθος και τις αρμοδιότητές του, αν και η επιχειρησιακή του αποτελεσματικότητα θα πρέπει να βελτιωθεί. Το εγχειρίδιο διαχείρισης, μολονότι έχει εγκριθεί, απαιτεί περαιτέρω ανάπτυξη και συνέπεια και η ευθύνη για τη διερεύνηση σοβαρών περιστατικών εξακολουθεί να πρέπει να προσδιοριστεί επαρκώς.

(30) Η προσομοίωση επέτρεψε επίσης τον εντοπισμό κενών στη μεταφορά των προτύπων και των συνιστώμενων πρακτικών του ΔΟΠΑ, ιδίως στα παραρτήματα 1, 6, 8, 18 και 19 του ΔΟΠΑ, τα οποία εμποδίζουν την πλήρη ευθυγράμμιση με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Ο SCAA αναγνώρισε τα κενά αυτά και έλαβε μέτρα για την τροποποίηση της σχετικής νομοθεσίας, ενώ διάφορα σχέδια τροποποιήσεων αποτελούν επί του παρόντος αντικείμενο διυπουργικής διαβούλευσης. Επιπλέον, ο SCAA έχει λάβει μέτρα για την ενίσχυση της αναφοράς περιστατικών ασφάλειας, καθώς και για την εκπαίδευση του προσωπικού μέσω εταιρικών σχέσεων με διεθνείς εκπαιδευτικούς φορείς. Είναι σημαντικό να συνεχιστούν οι προσπάθειες στους τομείς αυτούς προκειμένου να ενισχυθεί περαιτέρω η εποπτεία της ασφάλειας της αεροπορίας στην Κιργιζία.

([9]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1543/2006 της Επιτροπής, της 12ης Οκτωβρίου 2006, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο ΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 910/2006 (ΕΕ L 283 της 14.10.2006, σ. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1543/oj).

(31) Στις 2 Μαΐου 2025, στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων συνεχούς παρακολούθησης της Επιτροπής όσον αφορά τη συνολική κατάσταση της ασφάλειας στην Κιργιζία, συμπεριλαμβανομένων των ικανοτήτων και της δυναμικότητας εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων του SCAA, πραγματοποιήθηκε τεχνική συνεδρίαση στην οποία συμμετείχαν η Επιτροπή, ο Οργανισμός, τα κράτη μέλη και ο SCAA. Κατά τη διάρκεια αυτής της συνεδρίασης, ο SCAA προέβη σε λεπτομερή παρουσίαση στην οποία περιγράφονται οι εν εξελίξει πρωτοβουλίες του για την ενίσχυση της εποπτείας της ασφάλειας της αεροπορίας, συμπεριλαμβανομένων νομοθετικών τροποποιήσεων, κανονιστικών ρυθμίσεων, μέτρων ανάπτυξης ικανοτήτων και θεσμικών μεταρρυθμίσεων.

(32) Ο SCAA περιέγραψε επίσης την οργανωτική δομή του και τα επίπεδα στελέχωσής του, καθώς και την ανάπτυξη συστήματος υπολογισμού του εργατικού δυναμικού με άμεση σύνδεση με τις ατομικές ανάγκες εκπαίδευσης.

(33) Ο SCAA παρουσίασε επίσης την πρόοδο που έχει σημειωθεί όσον αφορά την ευθυγράμμιση των κανονισμών του με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας και την εφαρμογή τους σε βασικούς τομείς εποπτείας. Επιπλέον, τόνισε τις εν εξελίξει εργασίες για τη βελτίωση των διαδικασιών πιστοποίησης και των μηχανισμών επιβολής.

(34) Ο SCAA κοινοποίησε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο δράσης με στόχο την αντιμετώπιση των ρυθμιστικών κενών που εντοπίστηκαν και τη στήριξη της ανάπτυξης ενός ασφαλούς συστήματος πολιτικής αεροπορίας που συμμορφώνεται με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

(35) Ωστόσο, δεν υπάρχουν επί του παρόντος επαρκή τεκμηριωμένα στοιχεία που να επιβεβαιώνουν ότι ο SCAA έχει αντιμετωπίσει αποτελεσματικά όλες τις ελλείψεις ασφάλειας που οδήγησαν στην απαγόρευση λειτουργίας που επιβλήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1543/2006 της Επιτροπής.

(36) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης όσον αφορά τους αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στην Κιργιζία.

(37) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Κιργιζία με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των εν λόγω αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Αερομεταφορείς της Λιβύης

(38) Τον Δεκέμβριο του 2014, οι αερομεταφορείς της Λιβύης συμπεριλήφθηκαν στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 1318/2014 της Επιτροπής ([10]).

(39) Στις 25 Μαρτίου 2025, στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων συνεχούς παρακολούθησης της Επιτροπής όσον αφορά τη συνολική κατάσταση της ασφάλειας στη Λιβύη, συμπεριλαμβανομένων των ικανοτήτων και της δυναμικότητας εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας της Λιβύης (στο εξής: LYCAA), πραγματοποιήθηκε τεχνική συνεδρίαση στην οποία συμμετείχαν η Επιτροπή, ο Οργανισμός, τα κράτη μέλη και η LYCAA.

(40) Η Επιτροπή παρουσίασε το αποτέλεσμα της εκ μέρους της αξιολόγησης των πληροφοριών που υπέβαλε η LYCAA κατά τη διάρκεια του 2023 και του 2024. Η αξιολόγηση εντόπισε σημαντικές ελλείψεις, ιδίως όσον αφορά τα επίπεδα στελέχωσης, τη συνέπεια της αντίστοιχης εκπαίδευσης και την αποτελεσματική εφαρμογή των δραστηριοτήτων εποπτείας. Επισημάνθηκε επίσης η έλλειψη βασικών εγγράφων που ζήτησε η Επιτροπή. Η αξιολόγηση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι απαιτούνται ουσιαστικές περαιτέρω βελτιώσεις τόσο όσον αφορά το κανονιστικό πλαίσιο της LYCAA όσο και την εποπτική της ικανότητα. Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης, η Επιτροπή επανέλαβε τις προσδοκίες της όσον αφορά το είδος και την ποιότητα των εγγράφων και των δεδομένων που απαιτούνται για τη διασφάλιση επαρκούς αξιολόγησης του συστήματος εποπτείας της ασφάλειας στη Λιβύη.

([10]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 1318/2014 της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 2014, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας (ΕΕ L 355 της 12.12.2014, σ. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2014/1318/oj).

(41) Η LYCAA παρείχε ενημέρωση σχετικά με τις διοικητικές και τεχνικές πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στην ενίσχυση της εποπτείας της ασφάλειας. Οι πρωτοβουλίες αυτές περιλάμβαναν αναθεωρήσεις της νομοθεσίας και των κανονισμών στον τομέα της αεροπορίας, αυξημένη συχνότητα επιθεωρήσεων και την εισαγωγή ψηφιακών συστημάτων εποπτείας. Κεντρικό στοιχείο των εν λόγω προσπαθειών αποτέλεσε η παρουσίαση του Κέντρου Ολοκληρωμένης Εποπτείας (Integrated Oversight Centre, στο εξής: IOC), μιας ψηφιακής πλατφόρμας για την ενίσχυση της παρακολούθησης και της διαχείρισης των δεδομένων ασφάλειας των αεροπορικών μεταφορών. Η ψηφιακή πλατφόρμα αποσκοπεί στη στήριξη της κανονιστικής συμμόρφωσης και στη βελτίωση της πρόσβασης σε σχετικές πληροφορίες και έγγραφα τεκμηρίωσης για την ασφάλεια πτήσεων.

(42) Οι πληροφορίες και το συναφές υλικό που παρείχε η LYCAA στο πλαίσιο της παρουσίασης του IOC, συμπεριλαμβανομένων εγχειριδίων και καταλόγων ελέγχου που χρησιμοποιούνται στις διαδικασίες πιστοποίησης και εποπτείας, ήταν βασισμένες σε ενωσιακούς κανονισμούς και προσαρμοσμένες στο εθνικό πλαίσιο. Η LYCAA παρουσίασε επίσης επιλεγμένα αποτελέσματα ελέγχου από τη διαδικασία επαναπιστοποίησης, στο πλαίσιο της οποίας τα δεδομένα από το IOC εμφανίζονταν σε σαφή και δομημένη μορφή.

(43) Ωστόσο, σημειώθηκε ότι η εν λόγω τεκμηρίωση δεν είχε κοινοποιηθεί στην Επιτροπή σε προηγούμενες ανταλλαγές απόψεων κατά τη διάρκεια του 2023 και του 2024, παρά τα πολλαπλά επίσημα αιτήματα. Επιπλέον, επισημάνθηκε ότι η μακροπρόθεσμη αποτελεσματικότητα του IOC εξαρτάται από τη συνέπεια και την ποιότητα της εφαρμογής του.

(44) Η LYCAA ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή σχετικά με την εν εξελίξει διαδικασία επαναπιστοποίησης για όλους τους αερομεταφορείς της Λιβύης, η οποία καλύπτει την περίοδο από τον Νοέμβριο του 2023 έως τον Νοέμβριο του 2024. Η LYCAA ανέφερε ότι κατά την εν λόγω περίοδο είχαν διεξαχθεί περισσότερες από 100 αποστολές ελέγχου. Ωστόσο, δεν παρασχέθηκαν επαρκείς λεπτομέρειες σχετικά με τα αποτελέσματα των εν λόγω ελέγχων, καθώς και σχετικά με συγκεκριμένα πορίσματα και τυχόν αντίστοιχα διορθωτικά μέτρα. Συμφωνήθηκε ότι η LYCAA θα παράσχει τις σχετικές πληροφορίες και τη σχετική τεκμηρίωση το συντομότερο δυνατόν.

(45) Ωστόσο, δεν υπάρχουν επί του παρόντος επαρκή τεκμηριωμένα στοιχεία που να επιβεβαιώνουν ότι η LYCAA έχει αντιμετωπίσει αποτελεσματικά όλες τις ελλείψεις ασφάλειας που οδήγησαν στην απαγόρευση λειτουργίας που επιβλήθηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1318/2014 της Επιτροπής.

(46) Σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, η Επιτροπή κρίνει ότι προς το παρόν δεν υφίστανται λόγοι τροποποίησης του καταλόγου αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης όσον αφορά τους αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στη Λιβύη.

(47) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στη Λιβύη με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου αυτών των αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Αερομεταφορείς του Σουρινάμ

(48) Τον Ιούλιο του 2010, η Blue Wing Airlines συμπεριλήφθηκε στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006, με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 590/2010 της Επιτροπής ([11]).

(49) Σε συνέχεια των διαβουλεύσεων της Επιτροπής Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ τον Νοέμβριο του 2024, εμπειρογνώμονες της Επιτροπής, του Οργανισμού και των κρατών μελών πραγματοποίησαν επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης στο Σουρινάμ από τις 24 έως τις 28 Φεβρουαρίου 2025 στην Αρχή Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας του Σουρινάμ (στο εξής: CASAS). Η επιτόπια επίσκεψη περιλάμβανε δειγματοληπτική αξιολόγηση τριών αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί από την CASAS, και συγκεκριμένα των Blue Wing Airlines, Fly All Ways και Gum Air.

(50) Η επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης εστίασε τις δραστηριότητές της στην CASAS λόγω του ρόλου και της ευθύνης της ως προς την εποπτεία της ασφάλειας των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Σουρινάμ. Κατά την επίσκεψη αξιολόγησης εντοπίστηκαν σημαντικές ελλείψεις στο ρυθμιστικό σύστημα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας όσον αφορά τη συμμόρφωση με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, οι οποίες παρεμποδίζουν την αποτελεσματική εποπτεία της ασφάλειας.

([11]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 590/2010 της Επιτροπής, της 5ης Ιουλίου 2010, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας (ΕΕ L 170 της 6.7.2010, σ. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/590/oj).

(51) Το πρωτογενές δίκαιο του Σουρινάμ στον τομέα της αεροπορίας δεν έχει τροποποιηθεί από τη θέσπισή του το 2002. Κατά συνέπεια, τα προβλήματα που εντοπίστηκαν ήδη το 2009 από τον ΔΟΠΑ εξακολουθούν να υφίστανται, και συγκεκριμένα η έλλειψη εξουσιοδότησης του προσωπικού επιθεώρησης της CASAS όσον αφορά την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις και έγγραφα, καθώς και η έλλειψη διαχωρισμού μεταξύ δικαστικών διερευνήσεων και διερευνήσεων ασφαλείας αεροπορικών ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων, σε συνδυασμό με την έλλειψη προστασίας των προσώπων που αναφέρουν περιστατικά που αφορούν την ασφάλεια.

(52) Οι περισσότεροι εθνικοί κανονισμοί στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας επικαιροποιήθηκαν το 2023 ώστε να ευθυγραμμιστούν με τις τελευταίες τροποποιήσεις του ΔΟΠΑ. Ωστόσο, τα εγχειρίδια, οι οδηγοί, οι κατάλογοι ελέγχου της CASAS και όλες οι άλλες διαδικασίες εργασίας για την άσκηση της εποπτείας δεν έχουν επικαιροποιηθεί αναλόγως. Αυτό επηρεάζει αρνητικά τη συμμόρφωση με την εθνική νομοθεσία και, συνεπώς, και με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

(53) Κατά τη διάρκεια της επίσκεψης επιβεβαιώθηκε ότι η CASAS παρουσιάζει συστημική αδυναμία όσον αφορά τη διαχείριση των πόρων, δηλαδή απουσία διαδικασιών και μεθοδολογίας για τον προσδιορισμό των αναγκών σε προσωπικό, αναποτελεσματική αρχική εκπαίδευση του προσωπικού επιθεώρησης και απουσία περιοδικής εκπαίδευσης λόγω έλλειψης προϋπολογισμού. Κατά συνέπεια, διαπιστώθηκε ότι τα τμήματα της CASAS στα οποία πραγματοποιήθηκε επίσκεψη ήταν υποστελεχωμένα και το προσωπικό επιθεώρησής τους δεν διέθετε όλα τα απαιτούμενα προσόντα.

(54) Επιπλέον, η επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης αποκάλυψε ότι η CASAS παρουσιάζει κρίσιμες ελλείψεις όσον αφορά τον τρόπο διεξαγωγής της εποπτείας της ασφάλειας, μεταξύ άλλων όσον αφορά την περάτωση των πορισμάτων χωρίς ανάλυση των βαθύτερων αιτίων και τη διατήρησή τους σε εκκρεμότητα για υπερβολικά μεγάλο χρονικό διάστημα χωρίς τη λήψη μέτρων επιβολής. Ως εκ τούτου, οι σοβαρές περιπτώσεις μη συμμόρφωσης επαναλαμβάνονται.

(55) Επιπλέον, είναι σαφές από την επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης ότι η CASAS δεν διαθέτει τη λειτουργία διαχείρισης της ποιότητας που απαιτείται για την αντιμετώπιση των ελλείψεων που παρατηρήθηκαν, μεταξύ άλλων, στο σύστημα ελέγχου εγγράφων, στην τήρηση αρχείων, στη διαχείριση των πορισμάτων και στο επίπεδο ελέγχου.

(56) Η CASAS δεν διαθέτει ούτε λειτουργία διαχείρισης της ασφάλειας για την προορατική αντιμετώπιση των υφιστάμενων ή αναδυόμενων κινδύνων ασφάλειας, ούτε λειτουργικό σύστημα υποχρεωτικής αναφοράς περιστατικών που να της επιτρέπει να εντοπίζει τομείς υψηλού κινδύνου στους οποίους πρέπει να αυξήσει την εποπτεία της.

(57) Σοβαρές ανησυχίες επισημάνθηκαν όσον αφορά τα τμήματα πτητικών λειτουργιών και αξιοπλοΐας της CASAS. Οι ανησυχίες αυτές αφορούν ιδίως την αδυναμία της CASAS να τηρεί τα σχέδια εποπτείας της εντός των απαιτούμενων προθεσμιών και να διενεργεί τους ελέγχους της σε όλη τους την έκταση. Βρέθηκαν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι το επίπεδο ελέγχου κατά την εξέταση τεχνικών φακέλων πριν από την έκδοση των πιστοποιητικών ήταν ανεπαρκές και ότι περιπτώσεις μη συμμόρφωσης με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας δεν εντοπίστηκαν από τους αερομεταφορείς.

(58) Η έλλειψη διαρθρωτικής χρηματοδότησης και η απουσία μέτρων επιβολής από την CASAS αποτελούν δύο θεμελιώδεις παράγοντες που παρεμποδίζουν σημαντικά την ικανότητα της CASAS να ασκεί αποτελεσματική εποπτεία, να διενεργεί ολοκληρωμένους ελέγχους και να ανταποκρίνεται προορατικά στους υφιστάμενους και αναδυόμενους κινδύνους για την ασφάλεια πτήσεων, όπως αποδεικνύεται από τις ελλείψεις που παρατηρήθηκαν κατά τις επισκέψεις στους αερομεταφορείς.

(59) Η επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης των τριών αερομεταφορέων, Blue Wing Airlines, Gum Air και Fly All Ways στις 25, 26 και 27 Φεβρουαρίου 2025 αντίστοιχα, αποκάλυψε τις ίδιες ή παρόμοιες κρίσιμες ελλείψεις και στους τρεις αερομεταφορείς, με άμεσες συνέπειες για την ασφάλεια των πτήσεων και την κανονιστική συμμόρφωση. Στις ελλείψεις αυτές περιλαμβάνονταν, μεταξύ άλλων, η απουσία λειτουργικού συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας και λειτουργικού συστήματος διαχείρισης της ποιότητας. Όσον αφορά την αξιολόγηση των αντίστοιχων πτητικών λειτουργιών, υπήρχαν αποδεικτικά στοιχεία ότι οι ίδιες σοβαρές περιπτώσεις μη συμμόρφωσης εμφανίζονταν σε όλους τους αερομεταφορείς, και ότι, παρότι η CASAS είχε διατυπώσει σχετικά πορίσματα, οι δραστηριότητες συνεχίστηκαν χωρίς κανέναν περιορισμό ούτε από την CASAS ούτε από τους ίδιους τους αερομεταφορείς.

(60) Επιπλέον, η επίσκεψη στα τρία αντίστοιχα τμήματα αξιοπλοΐας αποκάλυψε πολυάριθμα σοβαρά προβλήματα, όπως έλλειψη εκπαίδευσης του προσωπικού κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του, μη επισκευάσιμα εξαρτήματα που δεν είχαν διαχωριστεί κατάλληλα και δεν βρίσκονταν στην περιοχή καραντίνας, βαθμονομημένα εργαλεία με ληγμένα πιστοποιητικά βαθμονόμησης και μη ταυτοποιημένα εργαλεία. Όλα αυτά τα προβλήματα είχαν εντοπιστεί επανειλημμένα από την CASAS με την πάροδο των ετών χωρίς αξιοσημείωτα αποτελέσματα.

(61) Η επίσκεψη στη Fly All Ways αποκάλυψε ότι δεν εφαρμόζεται πρόγραμμα παρακολούθησης δεδομένων πτήσης, όπως απαιτείται από τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας για την κατηγορία αεροσκαφών που χρησιμοποιεί ο εν λόγω αερομεταφορέας.

(62) Ο αριθμός και η φύση των ελλείψεων που εντοπίστηκαν κατά την επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης στους τρεις αερομεταφορείς κατέδειξαν συστημικές αδυναμίες τόσο όσον αφορά τα συστήματα διαχείρισης των αερομεταφορέων όσο και την ικανότητα της CASAS να διασφαλίζει αποτελεσματική εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων. Τα συσσωρευμένα στοιχεία καταδεικνύουν την έλλειψη ικανότητας των αερομεταφορέων να διασφαλίσουν την ασφάλεια των πτήσεων με βιώσιμο τρόπο, καθώς και την αδυναμία της CASAS να διασφαλίσει τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς και να αποκαταστήσει τη διασφάλιση της ασφάλειας πτήσεων.

(63) Με επιστολή της 11ης Απριλίου 2025, η Επιτροπή ενημέρωσε την CASAS ότι η υπόθεση Σουρινάμ είχε εγγραφεί στην ημερήσια διάταξη της συνεδρίασης της Επιτροπής Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ που θα πραγματοποιηθεί από τις 13 έως τις 15 Μαΐου 2025, και ότι τόσο η CASAS όσο και οι αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι στο Σουρινάμ θα είχαν τη δυνατότητα ακρόασης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005. Η Blue Wing Airlines και η Surinam Airways αποδέχθηκαν την πρόσκληση να εμφανιστούν ενώπιον της Επιτροπής Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ.

(64) Η CASAS και οι δύο αερομεταφορείς κλήθηκαν σε ακρόαση από την Επιτροπή Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ στις 14 Μαΐου 2025. Στην παρουσίαση ενώπιον της Επιτροπής Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ, η CASAS προέβη σε επισκόπηση του προσδιορισμού των αιτιών των ελλείψεων στις οποίες βασίζονται ορισμένες από τις παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν, καθώς και των διορθωτικών μέτρων και των προθεσμιών για την αντιμετώπισή τους. Τα διορθωτικά μέτρα που παρουσιάστηκαν εστιάζονταν κυρίως στις τροποποιήσεις της εθνικής νομοθεσίας στον τομέα της αεροπορίας, στην εφαρμογή των λειτουργιών διαχείρισης της ποιότητας και της ασφάλειας, στην απαιτούμενη εκπαίδευση του τεχνικού προσωπικού, στη βελτίωση των καθηκόντων εποπτείας, καθώς και στα σχέδια για την πλήρωση βασικών διευθυντικών θέσεων και την πρόσληψη πρόσθετου προσωπικού επιθεώρησης.

(65) Υπογραμμίζοντας ότι η CASAS γνώριζε την εξαιρετικά ανησυχητική κατάσταση που διαπιστώθηκε κατά την επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης στο Σουρινάμ, η Επιτροπή Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ επισήμανε ότι ορισμένες από αυτές τις ελλείψεις είχαν ήδη εντοπιστεί κατά τους ελέγχους του παγκόσμιου προγράμματος ελέγχου των δραστηριοτήτων εποπτείας της ασφάλειας του ΔΟΠΑ το 2009 και το 2012, χωρίς εντωμεταξύ να έχει σημειωθεί καμία πρόοδος για την αντιμετώπισή τους. Ως εκ τούτου, εξακολουθούν να υφίστανται ανησυχίες σχετικά με το κατά πόσον είναι δυνατόν να επιτευχθούν τα μέτρα που πρότεινε η CASAS και οι ημερομηνίες-στόχοι που καθόρισε, παρά την έκφραση βούλησης και δέσμευσης για βελτίωση, που υποστηρίζονται από τις προσπάθειες της κυβέρνησης του Σουρινάμ για την εξασφάλιση πρόσθετων πηγών χρηματοδότησης για την CASAS.

(66) Οι ανησυχίες αυτές επιβεβαιώθηκαν επανειλημμένα κατά τη διάρκεια της ακρόασης, όταν η CASAS δεν ήταν σε θέση να παράσχει αποδεικτικά στοιχεία που να επιβεβαιώνουν τη λήψη συγκεκριμένων και αξιόπιστων μέτρων προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι παρατηρήσεις, όπως η έλλειψη επιβολής της CASAS στους αερομεταφορείς της, όταν αυτοί επανειλημμένα δεν αντιμετωπίζουν τις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης που τους προσάπτονται σύμφωνα με τις εθνικές διαδικασίες.

(67) Για την αντιμετώπιση σημαντικών ελλείψεων στην ασφάλεια πτήσεων θα πρέπει να βελτιωθούν σημαντικά οι ικανότητες της CASAS, ιδίως στους τομείς της πρόσληψης, της εκπαίδευσης και των προσόντων του προσωπικού, των δραστηριοτήτων πιστοποίησης της διαχείρισης της ποιότητας και της ασφάλειας πτήσεων, καθώς και της εποπτείας όλων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Σουρινάμ. Οι ελλείψεις αυτές αποτελούν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η εποπτική ικανότητα της CASAS δεν μπορεί να διασφαλίσει ότι οι πτητικές λειτουργίες όλων των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί από αυτήν εκτελούνται συνεχώς σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων.

(68) Η Blue Wing Airlines εκπροσωπήθηκε από τον εμπορικό εκπρόσωπό της στην Ευρώπη και από νομικό σύμβουλο. Η παρέμβαση που πραγματοποιήθηκε κατά τη διάρκεια της ακρόασης εστίασε στην παρουσίαση του αερομεταφορέα και του επιχειρησιακού δικτύου του, στην κατανόηση από τον αερομεταφορέα του σκοπού της επιτόπιας ενωσιακής επίσκεψης αξιολόγησης και των επιπτώσεών της στην Blue Wing Airlines, καθώς και σε επισκόπηση της αξιολόγησης ασφάλειας που διενήργησε ο ίδιος ο αερομεταφορέας και των μέτρων που έλαβε για την αντιμετώπιση των ζητημάτων που εντοπίστηκαν.

(69) Σε κανένα σημείο της παρουσίασης οι εκπρόσωποι της Blue Wing Airlines δεν έθιξαν το ζήτημα των σοβαρών ελλείψεων που διαπίστωσε η ομάδα αξιολόγησης της ΕΕ, ούτε εντός των τμημάτων πτητικών λειτουργιών και συντήρησης. Επιπλέον, όταν ο αερομεταφορέας ερωτήθηκε από την Επιτροπή Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ για συγκεκριμένα ζητήματα που σχετίζονται με τις παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν, δεν ήταν σε θέση να απαντήσει επί της ουσίας των ζητημάτων.

(70) Μολονότι δεν πραγματοποιήθηκε επίσκεψη στη Surinam Airways κατά τη διάρκεια της επιτόπιας ενωσιακής αξιολόγησης, ο εν λόγω αερομεταφορέας αποδέχθηκε την πρόσκληση να εμφανιστεί ενώπιον της Επιτροπής Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ. Ο αερομεταφορέας παρουσίασε, σε γενικές γραμμές, τη διάρθρωση της εταιρείας του, το ιστορικό του και το επιχειρησιακό του δίκτυο. Σημαντικό μέρος της παρουσίασής του επικεντρώθηκε στα στοιχεία που συνδέονται με τις δραστηριότητες συμμόρφωσης του αερομεταφορέα στον τομέα της ασφάλειας πτήσεων, τόσο όσον αφορά τις δραστηριότητες που εκτελούνται σε συνεργασία με την CASAS, όσο και με τρίτα μέρη, συμπεριλαμβανομένου του EASA στο πλαίσιο της οικείας άδειας TCO. Στην παρουσίαση επισημάνθηκαν επίσης οι προγραμματισμένες δράσεις για τη βελτίωση του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας και του συστήματος διαχείρισης της ποιότητας του αερομεταφορέα.

(71) Η Επιτροπή Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ απηύθυνε ερωτήσεις στον αερομεταφορέα σχετικά με τις επιχειρησιακές ρυθμίσεις του όσον αφορά τις πτήσεις του από και προς το έδαφος της ΕΕ. Ο αερομεταφορέας ερωτήθηκε επίσης σχετικά με τη συνέχεια που έδωσε στο πόρισμα της CASAS όσον αφορά την έλλειψη της απαιτούμενης εκπαίδευσης του προσωπικού του συντήρησης.

(72) Ο EASA συμπλήρωσε τις πληροφορίες τις οποίες παρείχε ο αερομεταφορέας όσον αφορά τα πορίσματα που διατυπώθηκαν κατά τον επιτόπιο έλεγχο TCO που διενεργήθηκε παράλληλα με την επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης. Επρόκειτο για πορίσματα σε τομείς που θα έπρεπε να είχαν προσδιοριστεί από την CASAS στο πλαίσιο των εποπτικών δραστηριοτήτων της και τα οποία είναι παρόμοια με εκείνα που διατυπώθηκαν για άλλες αεροπορικές εταιρείες που επισκέφθηκε η ομάδα της ΕΕ, γεγονός που υποδηλώνει την ύπαρξη επαναλαμβανόμενου προβλήματος της CASAS όσον αφορά την εποπτεία των αερομεταφορέων της.

(73) Με βάση όλα τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία, συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων από την επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης στην CASAS και σε τρεις αερομεταφορείς που εξετάστηκαν δειγματοληπτικά, καθώς και τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν κατά τις ακροάσεις της Επιτροπής Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ, πρέπει να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η δυναμικότητα και η ικανότητα της CASAS δεν επαρκούν για να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων όσον αφορά την αποτελεσματική εποπτεία των αερομεταφορέων για τους οποίους είναι υπεύθυνη.

(74) Η Επιτροπή και η Επιτροπή Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ σημειώνουν την έκταση των προβλημάτων που πρέπει να αντιμετωπιστούν, ωστόσο αναγνωρίζουν τις προσπάθειες που καταβάλλονται και ενθαρρύνουν την CASAS να συνεχίσει τις προσπάθειες αυτές. Σημειώνουν ότι είναι σημαντική η δέσμευση της κυβέρνησης του Σουρινάμ επ' αυτού του θέματος, και εξέφρασαν ομοίως τη δέσμευσή τους να στηρίξουν την CASAS και να συνεργαστούν μαζί της στις προσπάθειές της.

(75) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι ο κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης θα πρέπει να τροποποιηθεί προκειμένου να συμπεριληφθούν όλοι οι αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι στο Σουρινάμ στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

(76) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στο Σουρινάμ με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου αυτών των αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Αερομεταφορείς της Τανζανίας

(77) Τον Δεκέμβριο του 2024, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2024/3137 της Επιτροπής ([12]), ο αερομεταφορέας Air Tanzania Company Limited συμπεριλήφθηκε στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

(78) Σε συνέχεια των διαβουλεύσεων της Επιτροπής Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ τον Νοέμβριο του 2024, εμπειρογνώμονες από την Επιτροπή, τον Οργανισμό και τα κράτη μέλη πραγματοποίησαν επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης στην Τανζανία από τις 9 έως τις 13 Δεκεμβρίου 2024 στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας της Τανζανίας (στο εξής: TCAA). Η επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης περιλάμβανε αξιολόγηση δείγματος δύο αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Τανζανία, και συγκεκριμένα της Precision Air Services PLC (στο εξής: Precision Air) και της Coastal Travels Limited (στο εξής: Coastal Air).

(79) Η επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης εστίασε τις δραστηριότητές της στην TCAA λόγω του ρόλου και της ευθύνης της ως προς τις δραστηριότητες εποπτείας της ασφάλειας των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Τανζανία.

(80) Κατά τη διάρκεια της επίσκεψης διαπιστώθηκε ότι η TCAA παρουσιάζει διαρθρωτικές ανεπάρκειες και κρίσιμους περιορισμούς ως προς τις ικανότητες, συμπεριλαμβανομένης της έλλειψης στρατηγικής προσέγγισης όσον αφορά τον σχεδιασμό των ανθρώπινων πόρων, γεγονός που οδήγησε σε έλλειψη ειδικευμένου και έμπειρου τεχνικού προσωπικού σε βασικούς τομείς εποπτείας, και ιδίως στους τομείς της αδειοδότησης προσωπικού, των πτητικών λειτουργιών και της αξιοπλοΐας.

(81) Στον τομέα της αδειοδότησης προσωπικού, διαπιστώθηκε η ανάγκη ενίσχυσης του προσωπικού, ιδίως μέσω της πρόσληψης προσωπικού με σχετική προηγούμενη πείρα. Επιπλέον, θα πρέπει να θεσπιστεί και να εφαρμοστεί διαρθρωμένο και περιοδικό πρόγραμμα εκπαίδευσης για τους επιθεωρητές, το οποίο θα ενσωματώνει προηγμένες ενότητες σχετικά με τη διαχείριση της ποιότητας, τον έλεγχο συμμόρφωσης και την ανάλυση των βαθύτερων αιτίων. Είναι επίσης σημαντικό να αναπτυχθούν και να εφαρμοστούν ολοκληρωμένες και τυποποιημένες διαδικασίες, κατάλογοι ελέγχου και έντυπα για την έκδοση αδειών και ειδικοτήτων.

([12]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2024/3137 της Επιτροπής, της 13ης Δεκεμβρίου 2024, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 όσον αφορά τον κατάλογο αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας ή σε περιορισμούς λειτουργίας εντός της Ένωσης (ΕΕ L, 2024/3137, 16.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3137/oj).

(82) Στον τομέα των πτητικών λειτουργιών, η TCAA δεν απέδειξε την ύπαρξη αποτελεσματικού και ισχυρού συστήματος για την άσκηση των κανονιστικών αρμοδιοτήτων της σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Αυτό επιβεβαιώθηκε από το γεγονός ότι οι διαδικασίες πιστοποίησης των αερομεταφορέων δεν κρίθηκαν επαρκώς αυστηροί και ότι οι δραστηριότητες εποπτείας δεν είχαν σχεδιαστεί και εκτελεστεί επαρκώς, με αποτέλεσμα να προκύψουν σημαντικά κενά εποπτείας. Επιπλέον, η TCAA δεν διέθετε επαρκή αριθμό πλήρως ειδικευμένων επιθεωρητών και οι δεξιότητες του υφιστάμενου προσωπικού έπρεπε να αναπτυχθούν περαιτέρω.

(83) Στον τομέα της αξιοπλοΐας, οι διαδικασίες που εφαρμόζει η TCAA υπολείπονται των διεθνών προτύπων ασφάλειας, γεγονός που έχει ως αποτέλεσμα ανεπαρκείς εποπτικές επιδόσεις και εγείρει ανησυχίες σχετικά με τη συνεπή εφαρμογή των απαιτήσεων ασφάλειας. Έχουν εκδοθεί πιστοποιητικά αξιοπλοΐας χωρίς επαρκή εχέγγυα ότι το σχετικό αεροσκάφος πληροί όλα τα ισχύοντα κριτήρια σχεδιασμού και αξιοπλοΐας.

(84) Η ομάδα αξιολόγησης της Ένωσης πραγματοποίησε επιτόπια επίσκεψη στην εταιρεία Precision Air στις 11 Δεκεμβρίου 2024.

(85) Κατά την αξιολόγηση της Precision Air εντοπίστηκαν αρκετές ελλείψεις στην εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας και του συστήματος διαχείρισης της ποιότητας. Ειδικότερα, οι στόχοι ασφάλειας δεν ενσωματώθηκαν επαρκώς στο εγχειρίδιο διαχείρισης της ασφάλειας (στο εξής: SMM) και η παρακολούθηση των δεικτών επιδόσεων ασφάλειας και των στόχων επιδόσεων ασφάλειας ήταν ανεπαρκής. Η παρακολούθηση δεδομένων πτήσης αποκάλυψε περαιτέρω επαναλαμβανόμενες αποκλίσεις από τις τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας, υποδεικνύοντας συστημικά προβλήματα συμμόρφωσης.

(86) Ενώ η συνολική δομή και λειτουργία του φορέα συντήρησης και αξιοπλοΐας κρίθηκε ικανοποιητική, παρατηρήθηκαν σημαντικά κενά στο πρόγραμμα εκπαίδευσης του πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένης της απουσίας πλήρους θεωρητικής εκπαίδευσης και βασικών ενοτήτων, όπως η εκπαίδευση στην πρόληψη ασυνήθων στάσεων και στην ανάκτηση κανονικής λειτουργίας.

(87) Η ομάδα αξιολόγησης της Ένωσης πραγματοποίησε επιτόπια επίσκεψη στην εταιρεία Coastal Air στις 12 Δεκεμβρίου 2024.

(88) Κατά την αξιολόγηση του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας και του συστήματος διαχείρισης της ποιότητας της Coastal Air διαπιστώθηκε ότι σημαντικοί τομείς χρήζουν βελτίωσης προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με την εθνική νομοθεσία της Τανζανίας και τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

(89) Κατά τη διάρκεια της επίσκεψης, η Coastal Air δεν ήταν σε θέση να αποδείξει τη συμμόρφωση με τις διαδικασίες και τα εγχειρίδια της, ενώ παρατηρήθηκαν ελλείψεις στην τεκμηρίωση, την έγκριση και την εσωτερική παρακολούθηση της συμμόρφωσης του αερομεταφορέα σε πολλούς τομείς, όπως στα οργανωτικά δικαιώματα, τα αρχεία καταγραφής, τα εγχειρίδια, τα αρχεία και τα πρότυπα εκπαίδευσης.

(90) Η αξιολόγηση των συστημάτων συντήρησης και διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας της Coastal Air αποκάλυψε αρκετές κρίσιμες ελλείψεις με άμεσες επιπτώσεις στην ασφάλεια των πτήσεων και την κανονιστική συμμόρφωση. Επιπλέον, σφάλματα στην καταχώριση δεδομένων στο σύστημα παρακολούθησης της αξιοπλοΐας είχαν ως αποτέλεσμα εσφαλμένα διαστήματα προγραμματισμού της συντήρησης, υπονομεύοντας την αξιοπιστία και την ακεραιότητα της παρακολούθησης της συντήρησης.

(91) Ο αριθμός και η φύση των ελλείψεων που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια της επίσκεψης κατέδειξαν συστημικές αδυναμίες τόσο στη λειτουργία εσωτερικής παρακολούθησης της συμμόρφωσης της Coastal Air όσο και στις δραστηριότητες εποπτείας της TCAA. Συγκεκριμένα, πολλές από τις ελλείψεις που διαπιστώθηκαν θα έπρεπε να είχαν εντοπιστεί κατά τη διαδικασία πιστοποίησης, μέσω τακτικών δραστηριοτήτων εποπτείας ή μέσω των μηχανισμών διασφάλισης της ασφάλειας του ίδιου του αερομεταφορέα.

(92) Η επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης αποκάλυψε ότι, ενώ η Τανζανία έχει θεσπίσει νομικό πλαίσιο που διέπει την πολιτική αεροπορία, το ρυθμιστικό σύστημα αντιμετωπίζει σημαντικές προκλήσεις που σχετίζονται με τη νομική ακρίβεια, την αποτελεσματική εφαρμογή και την έγκαιρη προσαρμογή στα εξελισσόμενα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, με αποτέλεσμα νομικές και επιχειρησιακές αναντιστοιχίες που υπονομεύουν την ικανότητα της Τανζανίας να εκπληρώνει πλήρως τις υποχρεώσεις της που υπέχει δυνάμει της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (Σύμβαση του Σικάγου). Οι παρατηρήσεις που προέκυψαν από την επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης ενσωματώθηκαν σε έκθεση που υποβλήθηκε στην TCAA και εγκρίθηκε από αυτήν.

(93) Στις 30 Απριλίου 2025, στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων συνεχούς παρακολούθησης της Επιτροπής όσο αφορά τη συνολική κατάσταση της ασφάλειας στην Τανζανία, πραγματοποιήθηκε τεχνική συνεδρίαση στην οποία συμμετείχαν η Επιτροπή, ο Οργανισμός, τα κράτη μέλη και η TCAA. Η συνεδρίαση είχε διττό σκοπό: να επανεξετάσει το σχέδιο διορθωτικής δράσης που εκπονήθηκε ως απάντηση στην επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης και να ενημερώσει την TCAA σχετικά με τις προετοιμασίες για την επικείμενη ακρόαση ενώπιον της Επιτροπής Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ που έχει προγραμματιστεί για τις 13 Μαΐου 2025.

(94) Διάφορες εκδόσεις του σχεδίου διορθωτικής δράσης διαβιβάστηκαν πριν και μετά την τεχνική συνεδρίαση. Η έκδοση που υποβλήθηκε για συζήτηση κατά τη διάρκεια της τεχνικής συνεδρίασης κατέδειξε τις προσπάθειες της ΤΑΑ να λάβει υπόψη τις παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια της επιτόπιας ενωσιακής επίσκεψης αξιολόγησης. Ωστόσο, στις συζητήσεις που ακολούθησαν εντοπίστηκαν ορισμένες σημαντικές ελλείψεις όσον αφορά τα μέτρα που έλαβε η ΤΑΑ, ιδίως η αδυναμία διενέργειας διεξοδικών αναλύσεων των βαθύτερων αιτίων για τον εντοπισμό και την αντιμετώπιση υποκείμενων συστημικών προβλημάτων, η έλλειψη επαρκούς τεκμηρίωσης για την υποστήριξη των αναφερόμενων διορθωτικών μέτρων και η συνεχιζόμενη μη συμμόρφωση με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις ασφάλειας της αεροπορίας.

(95) Ιδιαίτερη μνεία έγινε σε όσα υπέβαλε η ΤΑΑ σχετικά με τον υπολογισμό των αναγκών σε ανθρώπινο δυναμικό στον τομέα των πτητικών λειτουργιών, η οποία θεωρήθηκε μη ρεαλιστική λαμβανομένης υπόψη της εκτίμησης των προβλεπόμενων ωρών σε βασικές δραστηριότητες, όπως η προετοιμασία των βασικών επιθεωρήσεων ΑΟC ή η παρακολούθηση των πορισμάτων των επιθεωρήσεων. Μια αναθεωρημένη έκδοση του σχεδίου διορθωτικής δράσης που υποβλήθηκε στη συνέχεια κατέδειξε εμφανή βελτίωση όσον αφορά έναν πιο ρεαλιστικό καθορισμό του αριθμού των επιθεωρητών που απαιτούνται, αλλά εξακολουθεί να υστερεί ως προς την ανάλυση των συναφών αναγκών εκπαίδευσης και του χρόνου που απαιτείται για την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης πριν αναλάβουν καθήκοντα οι επιθεωρητές.

(96) Η τεχνική συνεδρίαση επιβεβαίωσε ότι, ενώ η ΤΑΑ είχε σημειώσει κάποια πρόοδο προκειμένου να ανταποκριθεί στις παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν, μεταξύ άλλων μέσω δραστηριοτήτων άμεσης τεχνικής υποστήριξης που δρομολογήθηκαν αμέσως μετά την επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης, εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικές ελλείψεις. Διαπιστώθηκε ότι το σχέδιο διορθωτικής δράσης που υποβλήθηκε από την ΤΑΑ περιλάμβανε ορισμένες δράσεις που αντιμετώπιζαν εκ των υστέρων το πρόβλημα και ότι στερούνταν ουσιαστικών προληπτικών μέτρων. Όταν συμπεριλαμβάνονταν τέτοια μέτρα, ήταν εν γένει επιφανειακά και δεν παρείχαν αξιόπιστη διασφάλιση όσον αφορά τη βιωσιμότητα.

(97) Με επιστολή της 14ης Απριλίου 2025, η Επιτροπή ενημέρωσε την ΤΑΑ, ότι η υπόθεση της Τανζανίας είχε εγγραφεί στην ημερήσια διάταξη της συνεδρίασης της Επιτροπής Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ που θα πραγματοποιηθεί από τις 13 έως τις 15 Μαΐου 2025, και ότι τόσο η ΤΑΑ όσο και οι αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι στην Τανζανία θα είχαν τη δυνατότητα ακρόασης ενώπιον της Επιτροπής Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005.

(98) Εν αναμονή της ακρόασης, η ΤΑΑ επιβεβαίωσε ότι κανένας αερομεταφορέας που έχει πιστοποιηθεί στην Τανζανία δεν θα συμμετείχε. Η ΤΑΑ κλήθηκε σε ακρόαση ενώπιον της Επιτροπής Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ στις 13 Μαΐου 2025. Η παρουσίαση της ΤΑΑ ενώπιον της Επιτροπής Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ παρείχε υψηλού επιπέδου επισκόπηση της προόδου της όσον αφορά την ανάπτυξη και την εφαρμογή σχεδίου διορθωτικής δράσης μετά την επιτόπια ενωσιακή επίσκεψη αξιολόγησης. Η παρουσίαση ήταν καλά δομημένη και κάλυπτε τις κύριες κατηγορίες παρατηρήσεων και συστάσεων, παρέχοντας επισκόπηση της ΤΑΑ σχετικά με τις παρατηρήσεις και τις συστάσεις που έχουν περατωθεί, βρίσκονται σε εξέλιξη ή παραμένουν ανοικτές.

(99) Το αναφερόμενο ποσοστό περάτωσης των πορισμάτων, που παρουσιάστηκε από την ΤΑΑ, αξιολογήθηκε ως παντελώς μη ρεαλιστικό, όπως αποδεικνύεται από το γεγονός ότι σε αρκετές περιπτώσεις οι παρατηρήσεις θεωρήθηκαν περατωθείσες χωρίς να έχει επαληθευτεί επαρκώς εάν είχαν διευθετηθεί πλήρως. Για παράδειγμα, όσον αφορά την παρατήρηση σχετικά με την έλλειψη ειδικευμένου προσωπικού, η ΤΑΑ παρουσίασε ότι το ζήτημα αυτό είχε επιλυθεί βασιζόμενη αποκλειστικά σε σχέδια και χρονοδιαγράμματα για τις προσλήψεις, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη ο χρόνος που απαιτείται για τη σχετική εκπαίδευση και την απόκτηση προσόντων προκειμένου το προσωπικό να είναι έτοιμο να αναλάβει καθήκοντα.

(100) Η ΤΑΑ ανέφερε ότι ήταν σε θέση να περατώσει ορισμένες άλλες παρατηρήσεις. Ωστόσο, κατόπιν ερωτήσεων από την Επιτροπή Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ, αποδείχθηκε επανειλημμένα ότι αυτό δεν ίσχυε. Όταν η ΤΑΑ ερωτήθηκε σχετικά με τη διαδικασία για το πιστοποιητικό αξιοπλοΐας και τον κατάλογο ελέγχου που αναθεωρήθηκαν προκειμένου να συμμορφωθούν με το έγγραφο 9760 του ΔΟΠΑ, η απάντηση της ήταν ασαφής και δεν ήταν σε θέση να παράσχει σαφή στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι το έργο είχε ολοκληρωθεί. Επίσης, όταν ερωτήθηκε σχετικά με την πρόσφατα εγκριθείσα διαδικασία εποπτείας βάσει κινδύνου, ιδίως όσον αφορά το περιεχόμενο και την εφαρμογή των προφίλ κινδύνου των αερομεταφορέων, η ΤΑΑ δεν έδωσε σαφή απάντηση και δεν απέδειξε ότι κατανοεί σαφώς τις αρχές εποπτείας βάσει κινδύνου ούτε ότι τις εφαρμόζει αποτελεσματικά.

(101) Η Επιτροπή και η Επιτροπή Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ αναγνωρίζουν τις προσπάθειες που έχουν καταβληθεί, τόσο όσον αφορά την κινητοποίηση ανθρώπινων όσο και οικονομικών πόρων, και ενθαρρύνουν την ΤΑΑ να συνεχίσει τις προσπάθειες προς αυτή την κατεύθυνση. Τονίζουν τη σημασία της προσήλωσης της κυβέρνησης της Τανζανίας στο θέμα αυτό και εκφράζουν την πρόδηλη βούλησή τους να συνεχίσουν να στηρίζουν την ΤΑΑ και να συνεργάζονται με αυτή στις προσπάθειες που καταβάλλει προκειμένου να ενισχύσει τις ικανότητές της όσον αφορά την εποπτεία της ασφάλειας. Στο πλαίσιο της συνεχούς παρακολούθησης προβλέπονται τακτικές επαφές και εκθέσεις προόδου, καθώς και η διοργάνωση μελλοντικών τεχνικών συνεδριάσεων για την επανεξέταση της προόδου που έχει σημειωθεί.

(102) Με βάση όλα τα διαθέσιμα στοιχεία, συμπεριλαμβανομένης της επιτόπιας ενωσιακής αξιολόγησης, συνάγεται το συμπέρασμα ότι η TCAA δεν διαθέτει την αναγκαία δυναμικότητα και ικανότητα να εποπτεύει αποτελεσματικά τις αεροπορικές δραστηριότητες στην Τανζανία σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Οι ελλείψεις στη διαχείριση του προσωπικού, την εκπαίδευση του προσωπικού, τη διαχείριση της ποιότητας, τις διαδικασίες πιστοποίησης και την εποπτεία των αερομεταφορέων καταδεικνύουν ότι η TCAA δεν είναι σε θέση να διασφαλίσει τη διαρκή συμμόρφωση με τα εν λόγω πρότυπα.

(103) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα κοινά κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, εκτιμάται ότι ο κατάλογος αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης θα πρέπει να τροποποιηθεί προκειμένου να συμπεριληφθούν όλοι οι αερομεταφορείς που είναι πιστοποιημένοι στην Τανζανία στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006.

(104) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να ελέγχουν την ουσιαστική συμμόρφωση των αερομεταφορέων που έχουν πιστοποιηθεί στην Τανζανία με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας, δίνοντας προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των εν λόγω αερομεταφορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

(105) Επομένως, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

(106) Στα άρθρα 5 και 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 αναγνωρίζεται η ανάγκη ταχείας λήψης αποφάσεων και, όπου κρίνεται σκόπιμο, επειγόντως, λόγω των επιπτώσεων στην ασφάλεια. Κατά συνέπεια, είναι απαραίτητο, για την προστασία των ευαίσθητων πληροφοριών και του επιβατικού κοινού, οποιεσδήποτε αποφάσεις στο πλαίσιο της επικαιροποίησης του καταλόγου των αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση ή περιορισμό λειτουργίας εντός της Ένωσης, να εφαρμόζονται αμέσως μετά την έγκρισή τους.

(107) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της Επιτροπής Ασφάλειας Πτήσεων της ΕΕ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 τροποποιείται ως εξής:

1) Το παράρτημα Α αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού.

2) Το παράρτημα Β αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος ΙΙ του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 3 Ιουνίου 2025.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος της Προέδρου,
Απόστολος ΤΖΙΤΖΙΚΩΣΤΑΣ
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΠΟΥ ΥΠΟΚΕΙΝΤΑΙ ΣΕ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ, ΜΕ ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ [1]

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (AOC) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Ζιμπάμπουε
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Βενεζουέλα
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Ιράν
FLY BAGHDAD	007	FBA	Ιράκ
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Ιράκ
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Αφγανιστάν, δηλαδή:			**Αφγανιστάν**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Αφγανιστάν
KAM AIR	AOC 001	KMF	Αφγανιστάν
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ανγκόλας, πλην των TAAG Angola Airlines και Heli Malongo, δηλαδή:			**Ανγκόλα**
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Ανγκόλα
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Άγνωστος	Ανγκόλα
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Ανγκόλα
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Άγνωστος	Ανγκόλα
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Άγνωστος	Ανγκόλα
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Άγνωστος	Ανγκόλα
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Ανγκόλα
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Αρμενίας, δηλαδή:			**Αρμενία**
AIR DILIJANS	AM AOC 065	NGT	Αρμενία
ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 076	AAG	Αρμενία
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Αρμενία

[1] Είναι δυνατόν να επιτραπεί στους αερομεταφορείς του παρόντος παραρτήματος να ασκούν δικαιώματα μεταφοράς με πλήρη μίσθωση αεροσκάφους από αερομεταφορέα που δεν υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας, με την προϋπόθεση ότι τηρούνται τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας.

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (AOC) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Αρμενία
FLY ARNA	AM AOC 075	ACY	Αρμενία
FLYONE ARMENIA	AM AOC 074	FIE	Αρμενία
NOVAIR	AM AOC 071	NAI	Αρμενία
SHIRAK AVIA	AM AOC 072	SHS	Αρμενία
SKYBALL	AM AOC 073	Ά.Α.	Αρμενία
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Κονγκό (Μπραζαβίλ), δηλαδή:			**Κονγκό (Μπραζαβίλ)**
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CG-CTA 006	TWC	Κονγκό (Μπραζαβίλ)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Κονγκό (Μπραζαβίλ)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Κονγκό (Μπραζαβίλ)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Κονγκό (Μπραζαβίλ)
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Άγνωστος	Κονγκό (Μπραζαβίλ)
Όλοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό (ΛΔΚ), δηλαδή:			**Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)**
AB BUSINESS	AAC/DG/OPS-09/14	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR KASAI	AAC/DG/OPS-09/11	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	DBP	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (AOC) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	COG	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
GOMA EXPRESS	AAC/DG/OPS-09/13	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
TRACEP CONGO AVIATION	AAC/DG/OPS-09/15	Άγνωστος	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ)
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Τζιμπουτί, δηλαδή:			**Τζιμπουτί**
DAALLO AIRLINES	Άγνωστος	DAO	Τζιμπουτί
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ισημερινής Γουινέας, δηλαδή:			**Ισημερινή Γουινέα**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Ισημερινή Γουινέα
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Άγνωστος	Ισημερινή Γουινέα
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ερυθραίας, δηλαδή:			**Ερυθραία**
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Ερυθραία
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Ερυθραία
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Κιργιζίας, δηλαδή:			**Κιργιζία**
AERO NOMAD AIRLINES	57	ANK	Κιργιζία
AEROSTAN	08	BSC	Κιργιζία

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (AOC) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
AIR COMPANY AIR KG	50	KGC	Κιργιζία
AIRCOMPANY MOALEM AVIATION	56	AMA	Κιργιζία
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Κιργιζία
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES	58	KAS	Κιργιζία
FLYSKY AIRLINES	53	FSQ	Κιργιζία
GLOBAL 8 AIRLINES	59	Άγνωστος	Κιργιζία
HELI SKY	47	HAC	Κιργιζία
KAP.KG AIRCOMPANY	52	KGS	Κιργιζία
MAC.KG AIRLINES	61	MSK	Κιργιζία
SAPSAN AIRLINE	54	KGB	Κιργιζία
SKY JET	60	SJL	Κιργιζία
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Κιργιζία
TRANS CARAVAN KG	55	TCK	Κιργιζία
TEZ JET	46	TEZ	Κιργιζία
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λιβερίας.			**Λιβερία**
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Λιβύης, δηλαδή:			**Λιβύη**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Λιβύη
AIR LIBYA	004/01	TLR	Λιβύη
AL MAHA AVIATION	030/18	Άγνωστος	Λιβύη
BERNIQ AIRWAYS	032/21	BNL	Λιβύη
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Λιβύη
GLOBAL AIR TRANSPORT	008/05	GAK	Λιβύη
HALA AIRLINES	033/21	HTP	Λιβύη
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Λιβύη
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Λιβύη
PETRO AIR	025/08	PEO	Λιβύη
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Νεπάλ, δηλαδή:			**Νεπάλ**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Άγνωστος	Νεπάλ
ALTITUDE AIR	085/2016	Άγνωστος	Νεπάλ

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (AOC) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Νεπάλ
FISHTAIL AIR	017/2001	Άγνωστος	Νεπάλ
SUMMIT AIR	064/2010	Άγνωστος	Νεπάλ
HELI EVEREST	086/2016	Άγνωστος	Νεπάλ
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Νεπάλ
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Άγνωστος	Νεπάλ
MAKALU AIR	057A/2009	Άγνωστος	Νεπάλ
MANANG AIR PVT	082/2014	Άγνωστος	Νεπάλ
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Άγνωστος	Νεπάλ
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Άγνωστος	Νεπάλ
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Νεπάλ
SAURYA AIRLINES	083/2014	Άγνωστος	Νεπάλ
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Νεπάλ
SIMRIK AIR	034/2000	Άγνωστος	Νεπάλ
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Νεπάλ
SITA AIR	033/2000	Άγνωστος	Νεπάλ
TARA AIR	053/2009	Άγνωστος	Νεπάλ
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Νεπάλ
Οι ακόλουθοι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Ρωσίας			**Ρωσία**
AURORA AIRLINES	486	SHU	Ρωσία
AVIACOMPANY "AVIASTAR-TU" CO. LTD	458	TUP	Ρωσία
IZHAVIA	479	IZA	Ρωσία
JOINT STOCK COMPANY "AIR COMPANY YAKUTIA"	464	SYL	Ρωσία
JOINT STOCK COMPANY "RUSJET"	498	RSJ	Ρωσία
JOINT STOCK COMPANY "UVT AERO"	567	UVT	Ρωσία
JOINT STOCK COMPANY SIBERIA AIRLINES	31	SBI	Ρωσία
JOINT STOCK COMPANY SMARTAVIA AIRLINES	466	AUL	Ρωσία
JOINT-STOCK COMPANY "IRAERO" AIRLINES	480	IAE	Ρωσία

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (AOC) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
JOINT-STOCK COMPANY "URAL AIRLINES"	18	SVR	Ρωσία
JOINT–STOCK COMPANY ALROSA AIR COMPANY	230	DRU	Ρωσία
JOINT-STOCK COMPANY NORDSTAR AIRLINES	452	TYA	Ρωσία
JS AVIATION COMPANY "RUSLINE"	225	RLU	Ρωσία
JSC YAMAL AIRLINES	142	LLM	Ρωσία
LLC "NORD WIND"	516	NWS	Ρωσία
LLC "AIRCOMPANY IKAR"	36	KAR	Ρωσία
LTD. I FLY	533	RSY	Ρωσία
POBEDA AIRLINES LIMITED LIABILITY COMPANY	562	PBD	Ρωσία
PUBLIC JOINT STOCK COMPANY "AEROFLOT - RUSSIAN AIRLINES"	1	AFL	Ρωσία
ROSSIYA AIRLINES, JOINT STOCK COMPANY	2	SDM	Ρωσία
SKOL AIRLINE LLC	228	CDV	Ρωσία
UTAIR AVIATION, JOINT-STOCK COMPANY	6	UTA	Ρωσία
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Σάο Τομέ και Πρίνσιπε, δηλαδή:			**Σάο Τομέ και Πρίνσιπε**
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Σιέρα Λεόνε			**Σιέρα Λεόνε**
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Σουδάν, δηλαδή:			**Σουδάν**
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Σουδάν
BADR AIRLINES	35	BDR	Σουδάν
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Σουδάν
ELDINDER AVIATION	8	DND	Σουδάν
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Σουδάν
HELEJETIC AIR	57	HJT	Σουδάν
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Σουδάν

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (AOC) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Σουδάν
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Σουδάν
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Σουδάν
SUN AIR	51	SNR	Σουδάν
TARCO AIR	56	TRQ	Σουδάν
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές του Σουρινάμ, δηλαδή:			**Σουρινάμ**
BLUE WING AIRLINES N.V.	SR/BWA-02/2010	BWI	Σουρινάμ
FLY ALL WAYS N.V.	SR/FAW-06-2015	EDR	Σουρινάμ
GUM AIR N.V.	SR/GUM-03-2010	GUM	Σουρινάμ
SAMAVCO N.V. (VORTEX AIR SERVICES)	SR/VORTEX-9-2019	Άγνωστος	Σουρινάμ
STICHTING MISSION AVIATION FELLOWSHIP SURINAME (STICHTING MAF SURINAME)	SR/MAF-07-2017	Άγνωστος	Σουρινάμ
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V. (SURINAM AIRWAYS)	SR/SLM-01-2010	SLM	Σουρινάμ
UNITED AVIATION SERVICES N.V.	SR/UAS-8-2019	Άγνωστος	Σουρινάμ
BADJAS CARGO N.V.	SR/BAC-11-2023	Άγνωστος	Σουρινάμ
'Ολοι οι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες για τη ρυθμιστική εποπτεία αρχές της Τανζανίας, δηλαδή:			**Τανζανία**
ADVENTURE ALOFT	TCAA/AOC/043	Άγνωστος	Τανζανία
AFRICAN SKYDIVE ADVENTURES LTD	TCAA/AOC/079	Άγνωστος	Τανζανία
AIR EXCEL LTD	TCAA/AOC/028	XLL	Τανζανία
AIR TANZANIA CO. LTD	TCAA/AOC/001	Άγνωστος	Τανζανία
ARUSHA MEDIVAC LTD.	TCAA/AOC/071	Άγνωστος	Τανζανία
AS SALAAM AIR LTD.	TCAA/AOC/051	Άγνωστος	Τανζανία
AURIC AIR SERVICES LTD.	TCAA/AOC/022	AUK	Τανζανία
COASTAL TRAVELS LTD	TCAA/AOC/004	CSV	Τανζανία
CROPCAIR AVIATION (T) LIMITED	TCAA/AOC/	Άγνωστος	Τανζανία
EVERETT AVIATION LIMITED	TCAA/AOC/042	EVT	Τανζανία

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (AOC) ή αριθμός άδειας λειτουργίας	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα
FLIGHT LINK LIMITED	TCAA/AOC/025	FLZ	Τανζανία
FLY SAFARI AIRLINK	TCAA/AOC/047	Άγνωστος	Τανζανία
FLY ZANZIBAR (Z) LTD	TCAA/AOC/058	Άγνωστος	Τανζανία
GRUMETI AIR LTD	TCAA/AOC/068	Άγνωστος	Τανζανία
JAMBO AVIATION LTD.	TCAA/AOC/070	Άγνωστος	Τανζανία
KILIMEDI AIR AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/	Άγνωστος	Τανζανία
LEVEL UP AVIATION LTD.	TCAA/AOC/076	Άγνωστος	Τανζανία
MIRACLE EXPERIENCE (T) LTD	TCAA/AOC/066	Άγνωστος	Τανζανία
MISSION AVIATION FELLOWSHIP (MAF)	TCAA/AOC/008	Άγνωστος	Τανζανία
MY FLY AVIATION CO. LTD	TCAA/AOC/072	Άγνωστος	Τανζανία
NYSSA BALOON SAFARIS	TCAA/AOC/078	Άγνωστος	Τανζανία
PELICAN AVIATION AND TOURS LTD	TCAA/AOC/	Άγνωστος	Τανζανία
PRECISION AIR SERVICES	TCAA/AOC/003	PRF	Τανζανία
REGIONAL AIR SERVICES LTD	TCAA/AOC/010	REG	Τανζανία
SAFARI PLUS LTD	TCAA/AOC/046	Άγνωστος	Τανζανία
SERENGETI BALLONS	TCAA/AOC/029	Άγνωστος	Τανζανία
SHINE AVIATION LTD	TCAA/AOC/061	Άγνωστος	Τανζανία
SHINE BALOONS SAFARIS	TCAA/AOC/083	Άγνωστος	Τανζανία
STATE AVIATION LTD	TCAA/AOC/081	Άγνωστος	Τανζανία
TANZANIAN AIR SERVICES	TCAA/AOC/002	Άγνωστος	Τανζανία
TROPIC HELICOPTERS LTD	TCAA/AOC/077	Άγνωστος	Τανζανία
TROPICAL AIR SERVICES	TCAA/AOC/006	Άγνωστος	Τανζανία
UNITY AIR	TCAA/AOC/075	Άγνωστος	Τανζανία
ZANTAS AIR SERVICES	TCAA/AOC/018	Άγνωστος	Τανζανία»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΟΙ ΟΠΟΙΟΙ ΥΠΟΚΕΙΝΤΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ([1])

Ονομασία της νομικής οντότητας του αερομεταφορέα, όπως αναγράφεται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) (και εμπορική επωνυμία του, εφόσον είναι διαφορετική)	Αριθμός Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (AOC)	Τριγράμματος κωδικός προσδιορισμού του ΔΟΠΑ	Κράτος του αερομεταφορέα	Τύπος αεροσκάφους που αποτελεί αντικείμενο περιορισμού	Σήμα/-τα νηολογίου και, εφόσον διατίθεται/-νται, αριθμός/-οί σειράς κατασκευής του αεροσκάφους που αποτελεί αντικείμενο περιορισμού	Κράτος νηολόγησης
IRAN AIR	IR.AOC.100	IRA	Ιράν	Όλα τα αεροσκάφη τύπου Fokker F100 και τύπου Boeing B747	Αεροσκάφη τύπου Fokker F100, όπως αναφέρονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα· αεροσκάφη τύπου Boeing B747, όπως αναφέρονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα	Ιράν
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Λαοκρατική Δημοκρατία της Κορέας	Όλος ο στόλος πλην: 2 αεροσκαφών τύπου TU-204.	Όλος ο στόλος πλην: P-632, P-633.	Λαοκρατική Δημοκρατία της Κορέας»

([1]) Είναι δυνατόν να επιτραπεί στους αερομεταφορείς του παρόντος παραρτήματος να ασκούν δικαιώματα μεταφοράς με πλήρη μίσθωση αεροσκάφους από αερομεταφορέα που δεν υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας, με την προϋπόθεση ότι τηρούνται τα σχετικά πρότυπα ασφάλειας.